CARBURATEUR

Le carburateur est d'un modèle spécial complètement étanche. Il a été conçu en vue de donner au moteur la plus grande puissance et la meilleure économie d'emploi dans des conditions de fonctionnement variables.

Le réglage d'air du gicleur de ralenti et du gicleur principal permet un fonctionnement correct dans tous les cas. Avant de procéder au réglage, il est essentiel que le moteur ait atteint sa température normale de fonctionnement, ce qui exige au moins 1/4 d'heure de marche.

Pour le réglage d'air du gicleur de ralenti, placer d'abord le levier de commande du régulateur à la position d'extrême ralenti, c'est-à-dire vers l'avant. Tourner ensuite la vis A (Fig. 5) en vissant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur marche de façon légèrement irrégulière ce qui indique un mélange trop riche. Tourner ensuite la vis en sens inverse, très lentement, jusqu'à obtention d'une marche régulière. Si la vis est dévissée trop loin, le mélange sera trop pauvre au ralenti et le moteur calera lorsqu'il sera en charge ou lors de l'accélération.

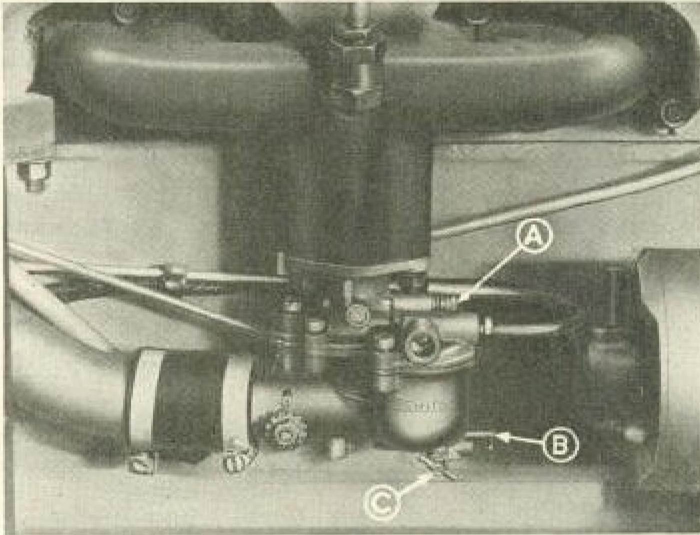


Fig. 5

La vitesse de ralenti est réglée par la vis de butée du papillon de gaz qui doit être tournée en vissant pour augmenter la vitesse du ralenti et en dévissant pour la réduire.

NOTA.— Ne pas chercher à obtenir un ralenti exagéré. Le régime du moteur ne doit pas descendre au-dessous de 400 tours minute.

Le réglage moyen du gicleur principal est obtenu en vissant à fond, mais sans forcer, la vis pointeau de réglage B, puis en la dévissant de 3 tours 1/2. Le réglage final doit être effectué au travail dans les champs en vissant lentement le pointeau jusqu'à ce que le moteur tourne irrégulièrement. Redévisser graduellement le pointeau jusqu'à l'obtention d'une marche régulière du moteur.

Le réglage du pointeau du gicleur principal sert à assurer l'économie maxima de carburant dans l'exécution de tous les travaux, durs ou légers. Se méfier toutefois de ce qu'un réglage trop pauvre (c'est-à-dire le pointeau vissé trop loin) cause un échauffement exagéré du moteur qui peut l'endommager sérieusement.

Il est recommandé de nettoyer la cuve du carburateur toutes les 60 heures simplememt en dévissant le robinet de vidange C et en laissant échapper une petite quantité de carburant. Ceci évitera toute possibilité d'obstruction d'un des gicleurs. Éviter toute rentrée d'air non filtrée au carburateur par la tuyauterie le reliant au filtre à air (voir Fig. 4).

ALIMENTATION EN ESSENCE

Le réservoir d'essence a une contenance de 36 litres dont 4,5 litres tenus en réserve au moyen d'un robinet à 3 voies combiné avec un filtre à cuve de verre. Le robinet est fermé quand il est vissé à fond. Le dévisser de deux tours complets pour ouvrir le réservoir principal. En dévissant à fond on peut utiliser la réserve.

Le filtre à essence est facilement démontable en dévissant l'écrou moleté placé sous le bol en verre. Démonter et nettoyer ce bol et le tamis métallique qui le surmonte chaque fois que de l'eau ou des impuretés se sont amassées dans le bol.


Fig. 6

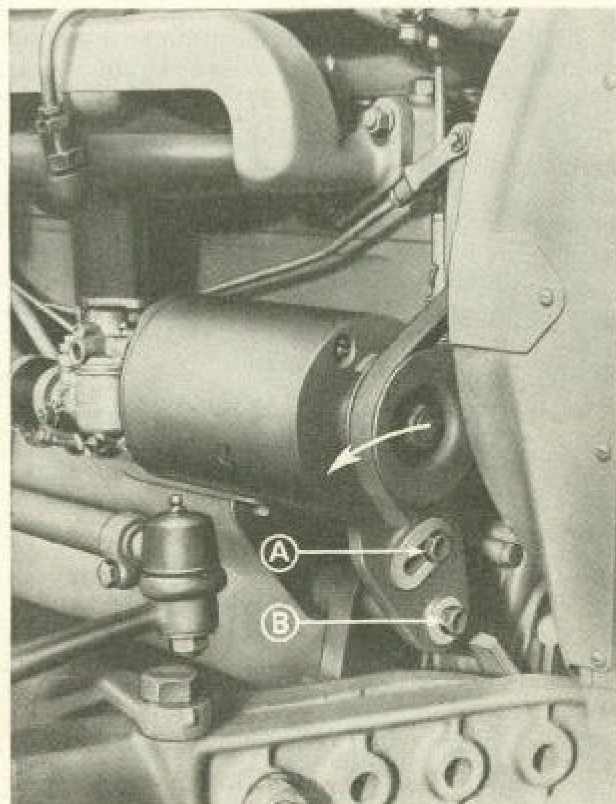


Fig. 7

REFROIDISSEMENT

Le système de refroidissement comprend un radiateur fonctionnant sous pression, muni d'un bouchon étanche, un thermostat, une pompe à eau et un ventilateur. Sa contenance est d'environ 11,3 litres.

La tension de la courroie trapézoïdale est normale lorsque celle-ci peut être déviée à la main d'environ 25 m/m entre la poulie de commande et celle de la dynamo. Pour retendre la courroie, desserrer les boulons A et B du support de la dynamo, et basculer ce support vers l'extérieur (voir fig. 7). Resserrer fortement les boulons. La pompe à eau du type centrifuge est munie de roulements prélubrifiés et ne nécessite aucun graissage.

Par temps froid il est nécessaire de vidanger l'eau du système de refroidissement pour éviter le gel, à moins d'utiliser un bon anti-gel.

Pour faire la vidange : ouvrir les robinets situés, l'un en bas du radiateur (côté gauche, facile à atteindre lorsque le capot est enlevé), l'autre sur le côté droit du bloc cylindres. Il est nécessaire de dévisser auparavant le bouchon de remplissage qui est étanche pour permettre à l'eau de s'écouler.

ATTENTION. — Pour enlever le bouchon de remplissage du radiateur lorsque le moteur est très chaud, le dévisser très lentement pour permettre à la vapeur sous pression de s'échapper graduellement.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

L'équipement électrique consiste en une dynamo 6 volts, une batterie d'accumulateurs et un démarreur. L'allumage est du type à batterie, bobine et distributeur.

Le courant de charge de la dynamo est contrôlé par un régulateur de tension grâce auquel le débit est automatiquement adapté à l'état de charge de la batterie. Il n'exige aucun réglage ni soin particulier.

Le contact du démarreur est effectué par le levier de vitesses ce qui interdit le démarrage en prise. La batterie d'accumulateurs doit être l'objet de soins d'entretien réguliers pour durer longtemps.

Lorsqu'on refait le niveau avec de l'eau distillée, ne remplir que jusqu'au haut des plaques séparatrices, pas au-dessus.

Le distributeur d'allumage est d'un modèle spécial, étanche aux poussières, il tourne en sens inverse des aiguilles d'une montre. L'écartement des contacts du rupteur doit être réglé à 3/10e de m/m.

Le type de bougies d'allumage à utiliser est le modèle Champion L. 10 de 14 m/m ; l'écartement des électrodes doit être réglé à 6/10e de m/m.

EMBRAYAGE

Embrayage à disque unique fonctionnant à sec. Ne réclame aucun soin particulier en dehors du réglage de la pédale, à faire effectuer par un agent Ferguson qualifié.

BOITE DE VITESSES

Les 4 vitesses avant et la marche arrière donnent respectivement les vitesses et les rapports suivants :

	VITESSES Km H.	RÉGIME DU MOTEUR (Tours minute)	RAPPORTS
1re	4,0	1.500	77,5 à 1
2e	5,1	1.500	57 à 1
3e	7,6	1.500	41,3 à 1
4e	15,6	1.500	19,8 à 1
AR	4,8	1.500	68 à 1

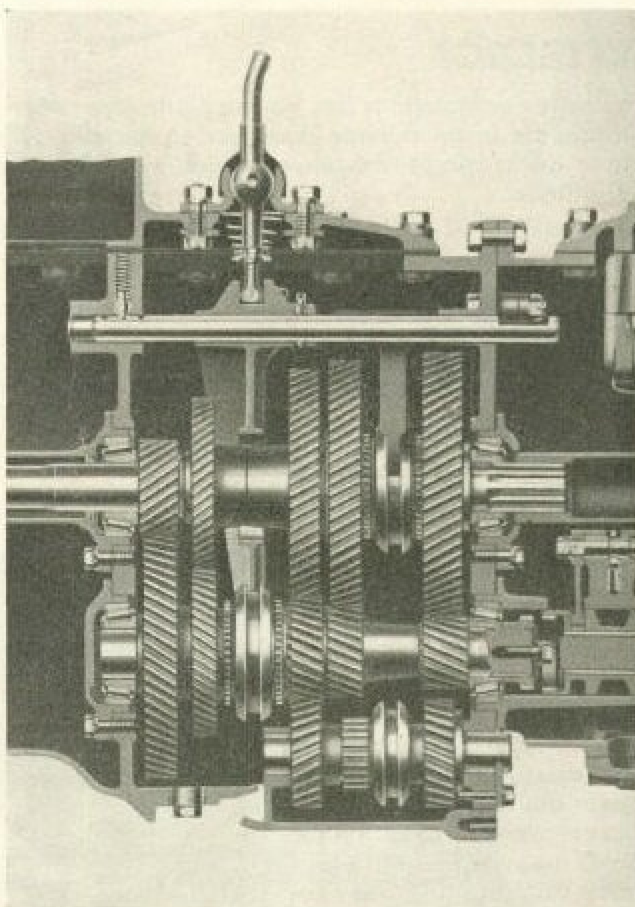


Fig. 8

PONT ARRIÈRE

Le pignon de commande à taille conique spirale et les 1/2 arbres de grand diamètre très robustes portent sur des roulements à rouleaux coniques de larges dimensions.

MÉCANISME HYDRAULIQUE

Le mécanisme hydraulique qui contrôle automatiquement le travail des outils portés est venu de construction avec le tracteur et ne demande aucun soin particulier.

Sa pompe à huile est commandée par l'arbre de prise de force qui est mis en route ou débrayé par le levier placé sur le couvercle de visite de gauche du carter central. L'arbre de prise de force est embrayé lorsque ce levier est tiré vers l'arrière.

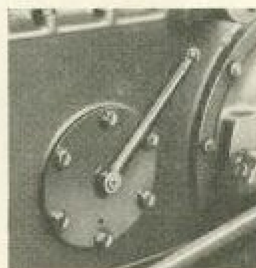


Fig. 9

PRISE DE FORCE

L'extrémité de l'arbre de prise de force placée au centre du boîtier de différentiel, est protégée par un bouchon amovible.

Pour le régime de 1.500 tours minute du moteur, la vitesse de l'arbre de prise de force est de 545 tours minute. Le diamètre d'entrée de l'arbre cannelé est de 1 pouce 1/8. La prise de force est engagée ou débrayée par le levier mentionné au paragraphe précédent.

ATTELAGE

Toutes les articulations des barres d'attelage supérieure et inférieures, doivent être maintenues propres de façon à jouer librement en tous sens. Graisser seulement le boîtier et la vis télescopique de la tringle de relevage droite, selon les indications de la première partie (entretien périodique).

La tringle de relevage droite est munie d'une gorge circulaire qui, lorsqu'elle affleure en haut du tube inférieur de la tringle, indique que les deux barres d'attelage inférieures sont réglées à la même hauteur.

ATTENTION : N'essayer en aucun cas de remorquer quoi que ce soit en attelant directement par l'axe de la barre supérieure d'attelage sur la jumelle du ressort de contrôle du système hydraulique.

BARRE D'ATTELAGE TRANSVERSALE RÉGLABLE

Elle sert à la traction de toutes les machines traînées.

Elle doit toujours être utilisée avec ses tirants montés (voir fig. 10).

Elle est réglable en hauteur par ajustement de la longueur des tirants. Sa hauteur normale au-dessus du sol est de 45 cm ; elle peut être toutefois abaissée ou élevée facilement pour s'accorder à la hauteur des organes d'attelage des instruments traînés.

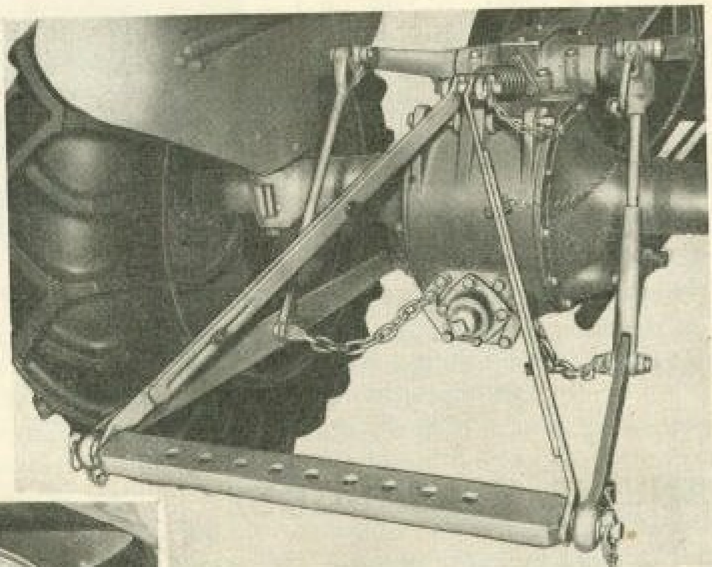


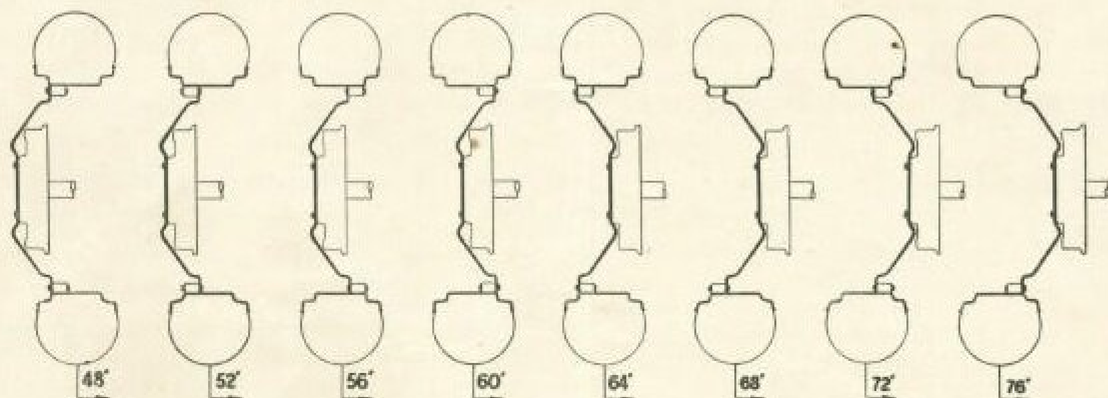
Fig. 10



ATTENTION. — Assurez-vous que le levier de manœuvre du système hydraulique placé à droite du siège est verrouillé à l'aide de la butée fixée à l'extrémité de la chainette du tirant de droite (voir figure ci-contre), et que l'arbre de prise de force soit débrayé chaque fois qu'il ne doit pas être utilisé.

CHANGEMENT DE VOIE DU TRACTEUR

La voie des roues arrière est réglable en utilisant différents montages des disques et des jantes de ces roues comme l'indique la figure ci-dessous.



Les voies de 48", 52", 64", et 68" (1 m.220, 1 m.320, 1 m.625, et 1 m.725) s'obtiennent sans changer de côté les roues arrière.

Les voies de 56", 60", 72", et 76" (1 m.420, 1 m.525, 1 m.830 et 1 m.930) nécessitent le changement de côté des roues arrières pour que les pneus tournent toujours dans le même sens en assurant le maximum de traction. Le sens de rotation est toujours indiqué sur le flanc des pneus par une flèche.

L'essieu avant est en 3 parties démontables permettant d'obtenir la voie désirée entre 48" et 72" (1 m.220 à 1 m.830). Les voies de 76" et 80" (1 m.930 et 2 m.030) sont obtenues par retournement des roues avant.

Pour tous les changements de roues, il est recommandé d'utiliser, pour soulever le tracteur, le cric articulé Ferguson s'adaptant instantanément aux barres d'attelage inférieures et commandé par le système hydraulique.

Pour changer la voie avant, débloquer d'abord le boulon vertical de la chape de tirant d'essieu, puis démonter de chaque côté les deux boulons fixant les parties extérieures de l'essieu qu'il est alors facile de régler à la voie désirée. Il n'y a rien à changer aux organes de direction.

Au remontage, laisser toujours un trou libre entre les deux boulons de fixation qui ne doivent jamais être placés dans deux trous consécutifs.

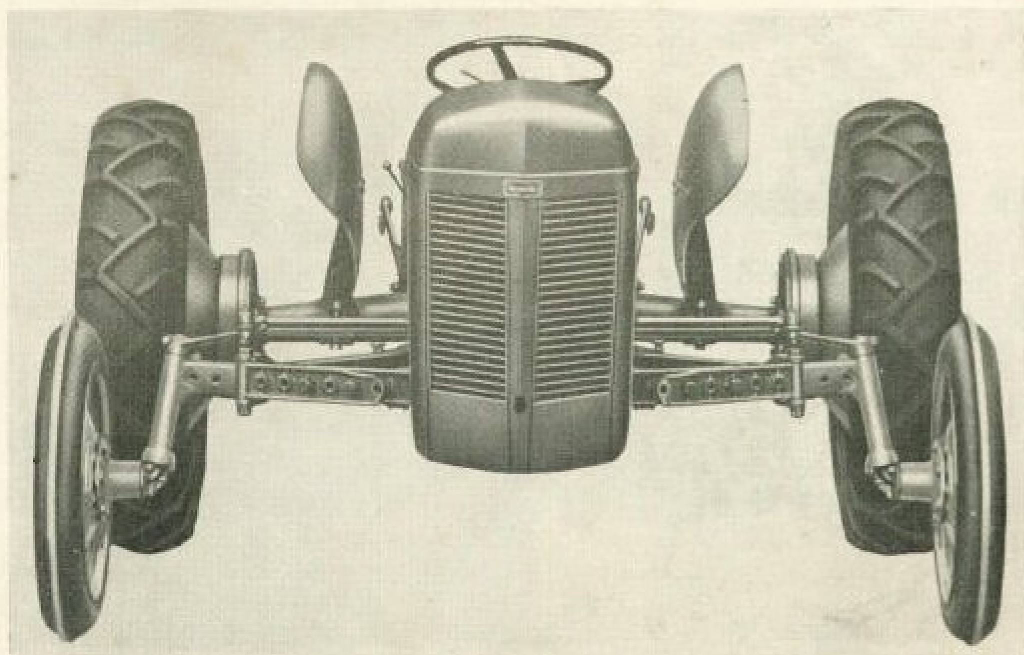


Fig. 11

FREINS

RÉGLAGE

Avant de procéder au réglage des freins, soulever les roues arrière au moyen du cric. Assurez-vous que toute la timonerie joue librement et que les pédales de freins reviennent bien d'elles-mêmes contre leurs butées.

Desserrer l'écrou du boulon centreur B (fig. 12). Faire porter les sabots du frein contre le tambour en serrant l'axe de réglage carré A jusqu'à ce que la roue soit bloquée. Resserrer alors fermement l'écrou B et desserrer graduellement l'axe carré A jusqu'à ce que la roue redevienne libre. En général le réglage optimum est obtenu par un desserrage de 6 à 8 crans de l'axe A à partir de sa position de bloquage.

Pour équilibrer les deux freins, conduire le tracteur en grande vitesse, débrayer et appuyer sur la pédale des freins jusqu'à ce que l'une des deux roues glisse sur le sol. Resserrer ou desserrer alors individuellement selon les besoins chacun des freins pour parfaire l'équilibrage.

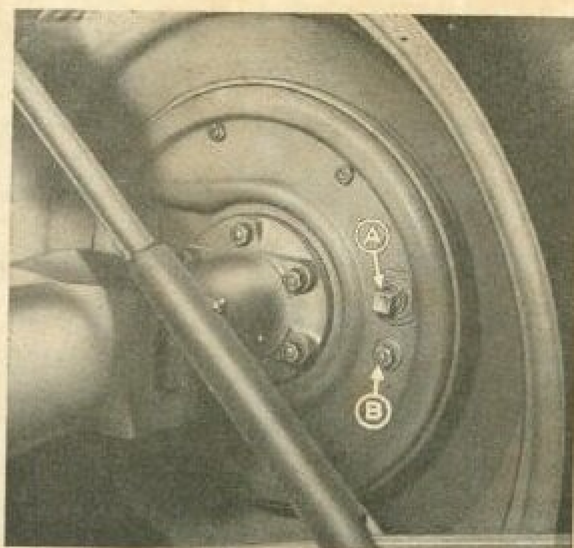


Fig. 12

NOTE IMPORTANTE

Il n'y a jamais lieu de régler les freins par ajustement de la longueur des timoneries. On doit toujours effectuer le réglage par les sabots des freins eux-mêmes comme il est spécifié plus haut.

GARANTIE

La Compagnie HARRY FERGUSON Ltd de Coventry (Angleterre) garantit qu'en ce qui concerne tous les tracteurs et machines agricoles neufs de sa construction, toutes les précautions usuelles et raisonnables ont été prises pour assurer l'excellence des matières premières et de la fabrication, et pour que chaque tracteur ou machine agricole ne présente aucun défaut de matière ou vice de fabrication en service normal.

Les obligations de la Compagnie, selon la présente garantie, sont limitées au remboursement ou au remplacement pur et simple, par la Compagnie, dans celle de ses usines qu'elle désignera, de toute pièce qu'elle aura — après axamen par ses services — reconnue défectueuse.

Les pièces défectueuses devront avoir été renvoyées à la Compagnie aux frais des acheteurs dans les six mois qui suivent la livraison effective aux premiers utilisateurs des tracteurs ou machines agricoles auxquels elles appartiennent.

Sont exclus de la présente garantie : les pneumatiques, les organes et accessoires d'équipement électrique et les autres articles ou pièces qui ne sont pas de la fabrication de la Compagnie.

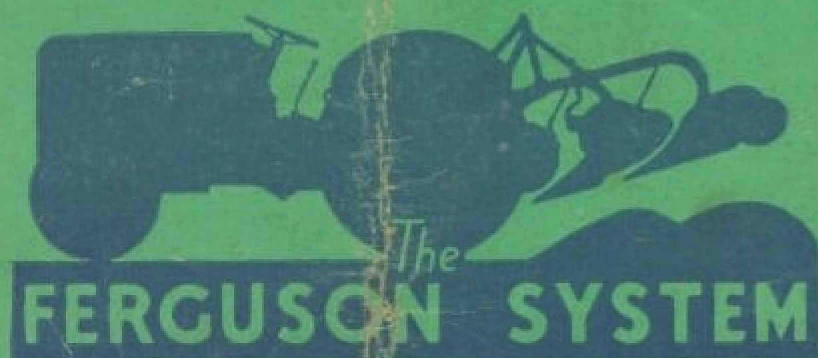
La présente garantie cesse de s'appliquer à tout tracteur ou machine agricole qui aurait été réparé, modifié, utilisé de façon erronée ou mal entretenu, en sorte que la qualité ou la durabilité du matériel aient pu être affectées d'après le jugement de la Compagnie qui est sans appel.

Elle cesse également de s'appliquer à tout tracteur ou machine agricole dont les numéros de série auraient été enlevés ou modifiés.

Il est expressément déclaré que la garantie précédente est la seule assurée par la Compagnie Ferguson.

Tout tracteur, machine agricole, pièce ou organe envoyé aux fins de réparation, voyage aux risques et périls et sous la responsabilité du propriétaire. Les réparations sont entreprises seulement sous la condition que le propriétaire autorise la conduite de son tracteur sous sa propre responsabilité.

La Compagnie Ferguson n'accepte aucune responsabilité en cas de perte ou de dommage arrivant à tout tracteur, machine ou pièce propriété d'un usager pendant que ces marchandises sont en possession de la Compagnie, de ses constructeurs, de ses distributeurs ou agents.



Partout, nos Agents à votre service !

G. E. P.
13, Rue de Téhéran - PARIS